

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局



(43) 国際公開日
2005 年 3 月 31 日 (31.03.2005)

PCT

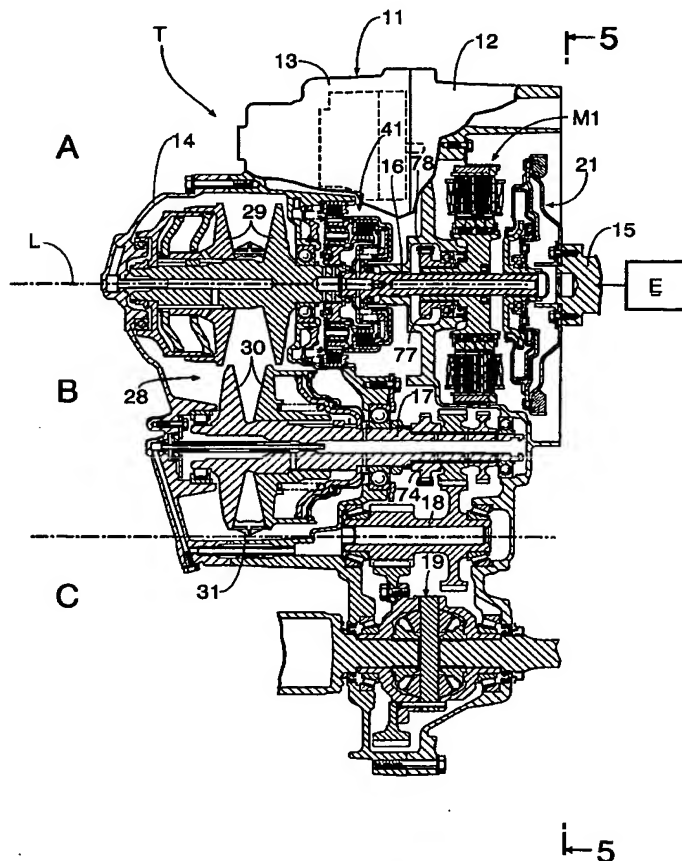
(10) 国際公開番号
WO 2005/028234 A1

- (51) 国際特許分類⁷: B60K 17/04, 6/04, B60L 11/14 (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 本田技研工業株式会社 (HONDA MOTOR CO., LTD.) [JP/JP]; 〒1078556 東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号 Tokyo (JP).
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2004/011692
- (22) 国際出願日: 2004 年 8 月 13 日 (13.08.2004) (72) 発明者; および
- (25) 国際出願の言語: 日本語 (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 阿部 典行 (ABE, Noriyuki) [JP/JP]; 〒3510193 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP). 木村 英男 (KIMURA, Hideo) [JP/JP]; 〒3510193 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP). 瀧野 正行 (FUCHINO, Masayuki) [JP/JP]; 〒3510193 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願2003-294662 2003 年 8 月 18 日 (18.08.2003) JP

[続葉有]

(54) Title: HYBRID VEHICLE

(54) 発明の名称: ハイブリッド車両



(57) Abstract: A hybrid vehicle, wherein since the drive force of a generator motor (M1) disposed to surround the outer periphery of the input shaft (16) of a transmission (T) is transmitted to the output shaft (17) of the transmission (T) through an endless chain (78), the drive force can be transmitted between the generator motor (M1) and the output shaft (17) without passing an engine (E) and the input shaft (16), i.e., since a foot axis driving is enabled, electric power consumption can be reduced and energy recovering efficiency in regenerative braking can be increased. Since the crankshaft (15) of the engine (E) and the input shaft (16) of the transmission (T) are coaxially disposed and the generator motor (M1) is disposed between the engine (E) and the transmission (T), the generator motor (M1) can be disposed in the same manner as in a conventional holding type generator motor, and a foot drive system can be adopted without largely changing the design of the transmission (T).

(57) 要約: ハイブリッド車両において、トランスミッション (T) の入力軸 (16) の外周を囲むように配置したジェネレータモータ (M1) の駆動力を、無端チェーン (78) でトランスミッション (T) の出力軸 (17) に伝達するので、ジェネレータモータ (M1) および出力軸 (17) 間の駆動力の伝達をエンジン (E) および入力軸 (16) を介さず

に行う、いわゆる足軸駆動が可能になって電力消費量の削減および回生制動時のエネルギー回収効率の向上が可能になる。またエンジン (E) のクランク軸 (15) およびトランスミッション (T) の入

[続葉有]



株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP). 長谷部 哲也 (HASEBE, Tetsuya) [JP/JP]; 〒3510193 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP).

(74) 代理人: 落合 健 , 外 (OCHIAI, Takeshi et al.); 〒1100016 東京都台東区台東 2 丁目 6 番 3 号 トビル Tokyo (JP).

(81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:
— 国際調査報告書
— 補正書

2 文字コード及び他の略語については、定期発行される各 PCT ガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

力軸 (16) を同軸に配置し、エンジン (E) およびトランスミッション (T) に挟まれた位置にジェネレータモータ (M1) を配置したので、従来の挟み込みタイプジェネレータモータと同じジェネレータモータ (M1) の配置が可能となり、トランスミッション (T) に大幅な設計変更を施すことなく足軸駆動方式を採用することができる。